

El Loira: els conflictes per la utilització del riu*

Jean Pierre Branchereau

IUFM des Pays de la Loire. Nantes. France

Resum

El paisatge, confrontació d'un medi natural en evolució i d'una societat també en evolució, és en si mateix, evolutiu. La qüestió que es planteja és, però, saber qui controla aquesta evolució dels paisatges, per a qui evolucionen i en quines direccions ho fan. El Loira ofereix un exemple que il·lustra aquesta problemàtica. L'article ressalta les solidaritats geogràfiques existents entre el seu curs alt i el baix, les quals forcen a una perspectiva global en l'acondicionament del riu i planteja els conflictes creats entre els col·lectius que l'utilitzen en el seu recorregut final, entre Angers i Nantes.

Resumen. *El Loira: los conflictos a raíz de la utilización de un río*

El paisaje, confrontación de un medio natural en evolución y una sociedad también en evolución, es en si mismo, evolutivo. La cuestión que se plantea es saber quién controla esta evolución de los paisajes, para quién evolucionan y en qué dirección lo hacen. El Loira ofrece un ejemplo que ilustra esta problemática. El artículo resalta las solidaridades geográficas que existen entre el curso alto y bajo del río, las cuales imponen una perspectiva global a la hora de emprender intervenciones de acondicionamiento y plantea los conflictos originados entre los colectivos que se disputan la utilización del río en su recorrido final, entre Angers y Nantes.

Résumé. *La Loire: les conflits autour de l'utilisation du fleuve*

Le paysage, confrontation d'un milieu naturel en évolution et d'une société, elle aussi en évolution, est en lui même évolutif. La question qui se pose est de savoir qui controle cette évolution des paysages, pour qui ils se transforment et en quelles directions. La Loire offre un exemple qui illustre bien ce problème. L'article souligne les solidarités géographiques qui existent entre le cours haut et bas du fleuve. Cela nous oblige à donner une perspective globale de l'acondionnement du fleuve, des interventions et des conflits entre les collectifs qui se disputent l'utilisation du cours d'eau dans son trajet final, entre Angers et Nantes.

* Traduit del francès per Maria Villanueva Margalef.

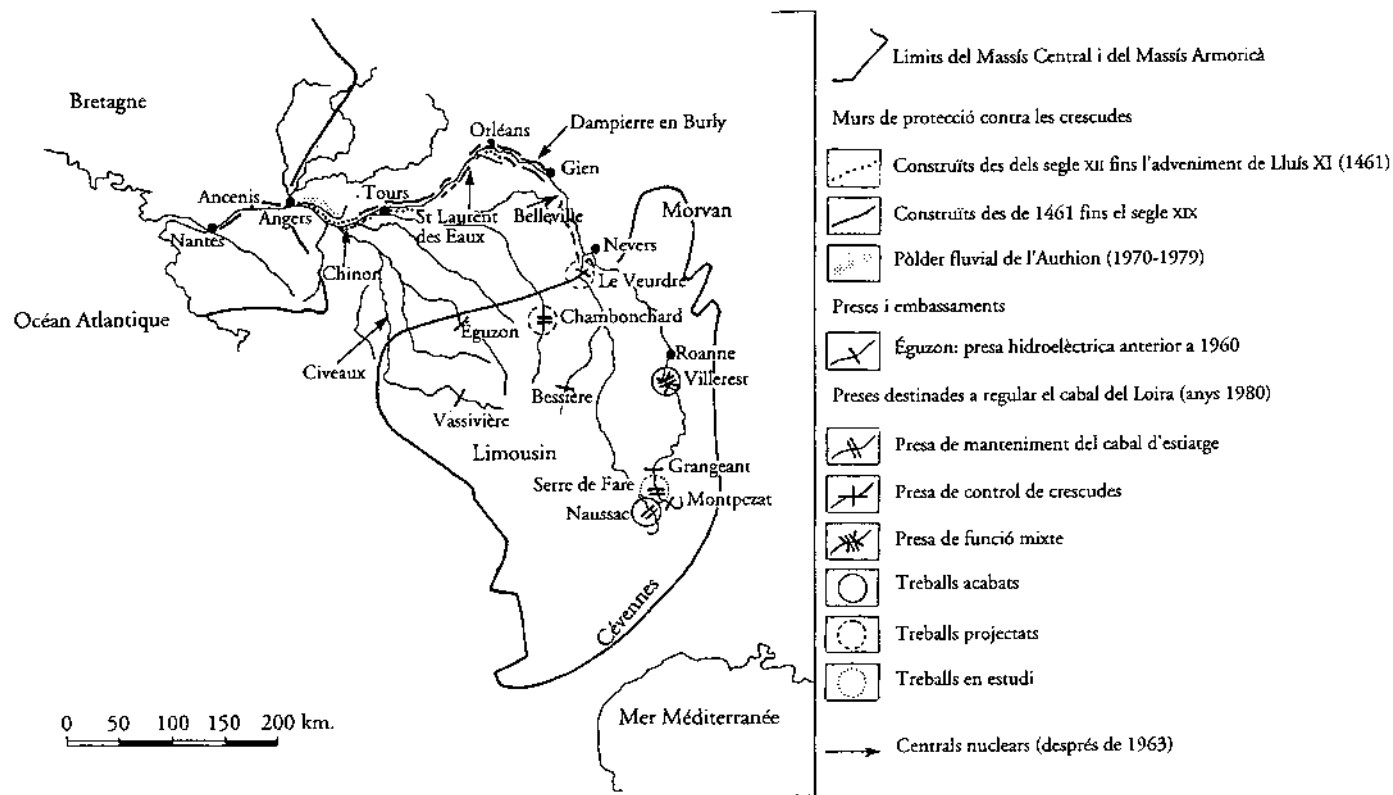


Figura 1. Situació en 1983. J. Verrière, *Economie des régions Centre et Pays de la Loire*.

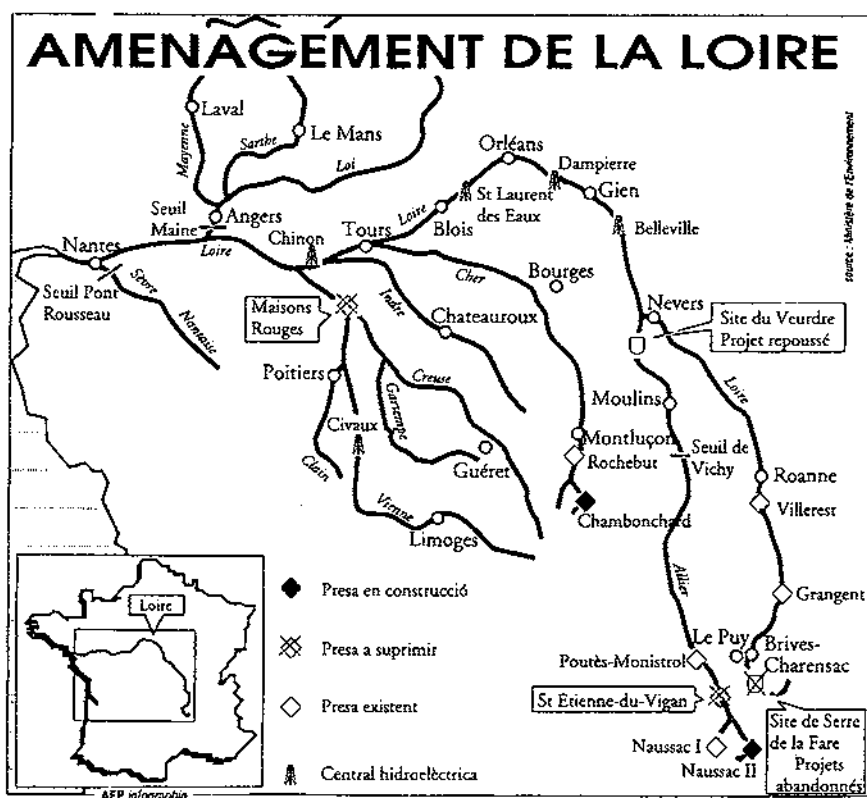


Figura 2. Situació en 1994. *Courrier de l'Ouest*, 5/11/1994.

ra. El mateix Julien Gracq, riberenc del riu i geògraf pel seu contacte amb ell, ens deixa alhora la intimitat d'aquests paisatges i la seva significació geogràfica.

Heus ací, doncs, un riu francès, la imatge del qual ha estat reduïda durant molt de temps a la riquesa al·luvial de la seva vall i a l'interès turístic dels castells. La navegació comercial s'acabà al segle XIX, per la competència del tren. D'aquesta activitat, només en resten les bodegues dels ports des d'on sortia la calç cap a la Bretanya, els vins vers Holanda i París... És interessant de remarcar que al segle XVIII Nantes era el primer port francès. El Loira era aleshores navegable i l'articulació rera país portuari-eix fluvial-port funcionava plenament. És precisament aquesta activitat oblidada per la revolució industrial del segle XIX la que fa del Loira d'avui en dia un medi geogràfic relativament respectat i particularment sensible, fins al punt que els conflictes de la utilització del riu estan prenent una dimensió nova de la qual la premsa local i nacional es fa, ben sovint, ressò. Aquests conflictes s'han centrat en la construcció d'embassaments en el curs alt i sobre el nivell de l'aigua, en el curs baix.

Les intervencions en la conca superior del riu

La construcció de preses en la conca superior del riu és avui el centre d'un gran debat nacional. L'acondiciament del Loira no es pot concebre fora d'un plantejament global per a la totalitat del riu. El 1984 fou creat l'EPALA (Etablissement Public pour l'Aménagement de la Loire et des ses Affluents), un organisme que agrupa les sis regions, els quinze departaments i la trentena de ciutats de més de 30.000 habitants que estan afectats per l'acondiciament del riu. Presideix aquest organisme l'alcalde de Tours, un ajuntament que hom pot situar a la dreta de l'escaquer polític francès.

Segons l'EPALA, una crescuda de la mateixa importància que la de 1856 podria afectar unes 300.000 persones i costar uns 10.000 milions de francs per pal·liar els sinistres⁴. Cal dir que la tardor i l'hivern de 1993 donaren a l'opinió pública exemples per meditar, a la Camarga o a les conques del Sena i del Mosa, on es veieren ruptures de rescloses en el Roine o crescudes totalment desconegudes en el nord-est de França.

És un fet que l'ocupació humana s'ha adaptat sempre als riscos del Loira. Els habitatges i els burgs tradicionals de la regió de la vall del Loira estan construïts en els turons o altures pràcticament protegides de les crescudes. Amb tot, la ruptura d'una resclosa amenaça nombroses activitats agrícoles i també les zones d'habitació recent que han estat autoritzades potser imprudentment per les normatives d'ocupació dels sòls (la llei confia, mentrestant, aquesta responsabilitat als alcaldes dels ajuntaments implicats).

Davant d'aquests riscos, l'EPALA demana el seguiment d'un pla d'acondiciament del Loira. Es tracta de construir preses en la part superior de la conca hidrogràfica, bé sobre el mateix riu, bé sobre els principals afluents que li porten l'aigua del Massís Central. La funció d'aquestes preses seria frenar les crescudes més fortes i mantenir un cabal i una altura més important del nivell de l'aigua en el moment de l'estiatge.

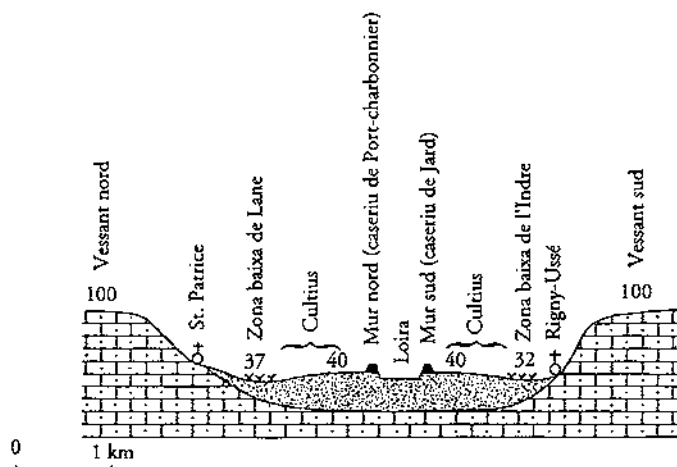
Alguns geògrafs i moviments, com ara el Moviment Nacional per al Medi Ambient (MNLE), han donat suport a l'EPALA en aquesta posició. Per bé que és difícil sintetitzar les seves posicions, es podrien assenyalar els arguments següents:

Les rescloses permetrien:

1. Limitar l'altura de les crescudes. Un sistema informàtic capaç d'anticipar en algunes hores l'evolució del cabal del Loira i els seus principals afluents permet buidar parcialment els embassaments abans de la riuada per tal de disposar d'una capacitat més gran 10 o 20 hores més tard. Limitaria, al mateix temps, l'altura de la crescuda i la pressió sobre les parets de la presa.
2. Mantenir la irrigació d'estiu, com per exemple per al moresc de la plana del Forez.

4. Segons el diari *Le Monde* del dia 25 de juliol de 1988.

Convexitat media clàssica en Touraine, prop de la confluència de l'Indre



La vall eixamplada i aterassada en Anjou (Bourgueil)

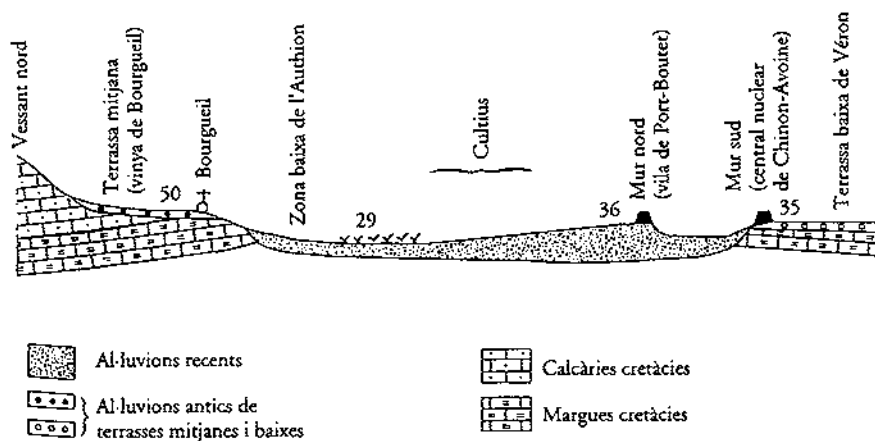


Figura 3. Dos perfils de la vall del Loira.

de Cé (a l'aglomeració d'Angers), a 142 km de la desembocadura. De cop i volta, els fonaments de les obres més antigues, els peus de fusta a la base dels ponts o dels molls més vells, passen per l'alternança de períodes de dessecació i d'humidificació, cosa que fa més fràgil la seva solidesa. S'han produït ja alguns enfonsaments i la seguretat dels ponts cal que sigui verificada constantment.

D'altra banda, l'abaixament de la línia d'aigua porta a l'assecamment de les maresmes i dels braços del Loira, llocs que els pescadors consideren fonamentals per a la reproducció de certes espècies.

Alguns ports esportius, com el d'Oudon, a una vintena de quilòmetres aigües amunt de Nantes, són, ara com ara, inaccessibles durant bastantes setmanes d'estiu atès l'insuficient cabal del riu. L'únic punt positiu d'aquesta pèrdua de nivell d'aigua sembla residir en la reducció de l'extensió dels aiguats i una evacuació més ràpida de l'aigua de crescuda.

Les acusacions es dirigeixen, generalment (amb unes bases científiques no sempre gaire segures), vers tres tipus d'usuaris del riu: el Port Atlantique, els explotadors de sorres i graves i els transportistes fluvials.

El baix Loira constitueix el primer complex industrial i portuari de la costa atlàntica francesa. L'etern repte d'aquesta industrialització d'estuari és la lluita contra el llot i el manteniment d'un curs d'aigua que permeti l'accés de vaixells de 50.000 tones fins a Nantes, al fons de l'estuari, i l'accés d'altres de més moderns i ràpids fins a Montoir, aigües avall de l'estuari, a prop de Saint-Nazaire. El que està en joc aquí és l'existència del port de Montoir, port d'importació dels aliments per a la primera regió de pastures francesa, plataforma energètica de l'oest francès (refineria, terminal de metà, central tèrmica) i del de Nantes, primer port francès per a la importació de fusta, port d'entrada dels cítrics i primerencs marroquins per a tot l'oest francès. No són ports al nivell dels complexos portuaris del nord d'Europa però juguen un paper fonamental en l'economia regional.

El manteniment d'una opció portuària a Nantes està plena de traves. Ha estat necessari excavar un canal fins a Nantes, per tal de permetre l'accés dels vaixells amb un calat de 9 metres, encara que el projecte hagi engolit una quantitat enorme de diners i alguns afirmen que els treballs de dragatge s'enduran la meitat del pressupost del port. Ha calgut, també, mantenir un pas suficient sota el nou pont de Cheviré, aigües avall de l'aglomeració.

Les conseqüències d'aquesta excavació s'han deixat sentir immediatament aigües amunt de l'aglomeració de Nantes:

1. Per una remuntada de l'ona de la marea. L'amplitud ha passat de 2 a 4 m a Nantes i arriba a 1,5 m a Ancenis, situada a 87 km de la desembocadura del riu.
2. Per una remuntada d'aigües salines que, sobretot en període d'estiatge, provoca un problema per a l'abastament de Nantes, ciutat que ha hagut de canviar la seva presa d'aigua i fer-la 14 km més amunt del riu. És també un problema per als altres utilitzadors de l'aigua amb finalitats industrials o agrícoles.

3. Per una remuntada del llot en suspensió, fenomen clàssic dels estuaris, però que aquí augmenta el cost del dragatge i complica els problemes del tractament de l'aigua per al consum domèstic o per a la refrigeració de la central elèctrica de Cordenmais.

El port és doncs, i de molt, el responsable principal de la disminució del nivell d'aigua aigües amunt de Nantes, però és difícil de dir fins a on i en quina proporció i a més cal recordar la importància que l'estuari té per a la regió, com a palanca per al desenvolupament i la creació de llocs de treball (encara que les teories dels anys setanta, segons les quals s'esperava un desenvolupament de la indústria pesant, hagin estat abandonades).

El segon col·lectiu acusat són les empreses dedicades a l'extracció d'àrids, sorres i graves, en el llit del riu.

L'exploració de la sorra del Loira és una activitat tradicional de la regió; és una sorra reputada per la seva qualitat en el sector de la construcció. Els horticultors consideren que la sorra constitueix una aportació irremplaçable per als sòls destinats a determinats cultius. L'extracció de sorra es practica tot al llarg del riu, entre Saumur i Nantes. Són empreses, sovint artesanals (ocupa 85 persones en el departament de Loira-Atlàntic), que utilitzen gavarres de dimensió modesta (150 tones). Llur activitat, contestada perquè contribuïa a l'abaixament del nivell d'aigua, ha cessat a final de l'any 1993 després d'un llarg període de conflictes i negociacions entre els propietaris de gavarres i els horticultors. Ha calgut trobar solucions alternatives: la regió angevina s'està girant vers altres jaciments de la vall del Loira al temps que el departament de Loira-Atlàntic es decanta cap a l'exploració de la sorra marítima, cosa que comporta altres mitjans tècnics i altres estructures econòmiques. La sorra marina serà remuntada per barcasses de grans companyies, com per exemple els grans grups del ciment, i dipositada en foses del Loira (a Saint Florent le Vieil entre Angers i Nantes) d'on serà recuperada després del temps necessari per a la seva dessalinització.

Cal parlar encara d'un darrer agent en les pertorbacions sofertes pel riu: la navegació fluvial. Aquesta és, alhora, una història i un mite. La navegació pel Loira s'ha mantingut entre Nantes i Angers fins al 1991 perquè les gavarres petrolieres (de 450 a 1000 tones) conduïen els carburants de la refinaria de Donges vers la regió d'Angers. Fou el darrer tràfic comercial d'importància suportat pel Loira després del declivi de la navegació fluvial tallada, al segle XIX, pel tren. Es va pensar que el tràfic fluvial aigües amunt de Nantes podria conèixer un nou desenvolupament en els anys vuitanta i noranta. Tots els estudis (Marcadon, 1982) mostraven l'extensió limitada del rerapaís fluvial del port de Nantes. Però la història d'un Loira navegable i els exemples d'altres rius europeus que utilitzaven les formes modernes de transport fluvial semblaven anar a favor de la reconstitució de l'articulació Nantes-Loira. Per això, el riu fou objecte d'un inici d'intervenció de cara a la navegació, aigües amunt de la ciutat, on el llindar rocós de Bellevue fou arrasat a mitjan dècada dels setanta. Però l'acondicionament del tram a prop d'Angers hagué d'afrontar l'oposició de

moviments ecologistes que aconseguiren portar l'assumpte al Consell d'Estat. Finalment, es van realitzar les obres i es va crear un nou port fluvial a Angers. La premsa local es féu eco d'assaigs de convois entre Nantes i Angers. Es preveia el desenvolupament del tràfic de carbó i cereals i també una explotació turística del riu. El 1991, tres anys de sequera han interromput definitivament l'explotació de gavarres concebudes especialment per a la navegació del Loira. Totes aquestes obres d'acondicionament, extraordinàriament cares, no han servit, a la fi, per a res... excepte per al transport de la sorra. I el que és pitjor: algunes de les intervencions són, avui, molt criticades, com ara la supressió del llindar rocós abans de Nantes, perquè comportarà una remuntada dels llims i això indigna també els pescadors, que no podran accedir més al seu punt de sortida.

Els pescadors han quedat sols en la competència pel riu amb els explotadors de les sorres. Existeixen uns 250 pescadors professionals entre Nantes i Tours. A la regió de Nantes, ells desitgen poder treballar en bones condicions i imputen la desaparició d'algunes espècies a l'assecamment d'alguns braços i a la violència creixent del corrent. Per això no paren de denunciar com els xucladors aspiren sorres i peixos i es planyen d'haver de conviure amb les barques dels àrids, perquè les ones que aixequen erosionen els marges i destorben les seves barques.

Els artesans que extrauen sorres es plantegen els mateixos interrogants i es qüestionen el cost d'una sorra de mar que cal transportar Loira amunt i recuperar més tard: la quantitat recuperada serà igual al volum que s'hi ha dipositat o incorporarà sorra del riu? Com es verificarà? Tindrà alguna incidència sobre la taxa de salinitat del riu? Si queda alguna petita quantitat de sal a la sorra, serà igualment útil per a la construcció?

Conclusió

La polèmica és, per tant, molt viva. És evident que les societats i els organismes encausats es defensen i s'emparen en estudis científics. La publicació *Presse-Océan* del mes de novembre de 1991 deia en un titular que el port autònom de Nantes «no volia ésser arrosegat pel llot» com a responsable de l'enrubinament del riu. Segons el port autònom, en els darrers deu anys, els fons del riu no han estat excavats perquè les noves tècniques han permès aixecar-los. La raó de la remuntada dels llots aigües amunt no està lligada a les tècniques de dragatge sinó a la sequedat, que ha duplicat la densitat dels llots en suspensió, i a l'extracció de sorres que, entre 1949 i 1979, van representar uns 90 milions de tones (i és versemblant de creure que aquesta quantitat pot ser doblada).

La polèmica interessa, en primer lloc, als professionals del Loira però concerneix, també, als múltiples organismes polítics i a les associacions que, des de fa anys, reflexionen i militen pel riu: Agence de Bassins Loire-Bretagne, EPALA, Conservatoire de la Loire (creat recentment per la regió del Pays de la Loire), sindicats professionals, moviments ecologistes... i una llista exhaustiva que seria massa llarga. Aquests organismes polítics o associatius actuen en

nom del ciutadà. Només s'han d'informar correctament sobre les opcions de l'acondiciament, en aquest cas, d'un riu. Això representa fiabilitat, transparència i difusió dels estudis que, d'entrada, semblen, al ciutadà de base, nombrosos, cars i, a vegades, inútils.

L'atenció a l'evolució dels medis i dels paisatges ens sembla que s'està configurant com a un nou component del civisme. Ser ciutadà del seu medi és prendre consciència, en el cas del Loira, de les interrelacions entre el curs alt i el baix, de la necessitat d'una concepció global de l'acondiciament d'un riu, dels interessos actuals i dels reptes futurs que s'enfronten en una actuació determinada. No és només un problema de geografia però l'ensenyant de geografia té certament un paper en la formació d'aquesta nova ciutadania.

Bibliografia

- BABONAUX, Y. (1987). «L'Aménagement intégré du bassin de la Loire». *L'Information Géographique*, nº 51.
- Cahiers Nantais* (1993). Número especial dedicat a *La Loire entre nature... et aménagement*.
- DION, R. (1934). *Le val de Loire. Etude de Géographie Régionale*. Reedició de Laffitte Reprints, 1978.
- MARCADON, J. (1982). «L'arrière-pays de la Basse Loire». *Cahiers Nantais*, nº 21, p. 5-36.
- VERRIERE, J.; BRANCHEREAU, J.P. (1983). *L'économie des régions. Centre et Pays de la Loire*. Ed. Ellipses.